

愛しの路面電車

3年C組 もっちゃん

・路面電車の魅力とは...?

小さいころから鉄道が好きな僕だが、小学生時代から好きな鉄道のジャンルはいささかズレていた。新幹線のような「主役」にはさほど興味を持たず、ローカル線を走る1両のディーゼルカーのような、「脇役」を見て「いいな。」と思う、小学生時代であった。そしてまた、今回の路面電車というのも、僕が昔から愛してやまないところなのである。

東京に暮らしていると、「路面電車」という言葉にもなじみがないかもしれない。路面電車とは、基本的には、道路の上を走る鉄道のことを言う。路面電車は法的に定義された言葉ではない。日本の鉄道は法律上、鉄道線と軌道線に分かれる。軌道線というのは、まあだいたい路面電車なのであるが、車道を走る区間のある江ノ電は鉄道線で、踏切を除き車道を走らない東急世田谷線が軌道線だったりしてややこしい。細かいことはあまり気にしないようにしよう。

日本の路面電車は、モータリゼーションが進んだ1960～70年代に、クルマの邪魔になり渋滞を引き起こすとして一気に淘汰が進んでしまった。しかし近年では、地球にやさしい交通機関として注目されている。日本でも全国で超低床車が導入され、バリアフリー化を目指すなど、その次世代性が注目されている。

路面電車の魅力は、そのローカル感である。路面電車に乗る人に、遠くまで行く人はいない。地元の人が、ちょっとそこまで行くのに、使うのだ。知らない街へ出かけて、路面電車に乗り込んで地元の人たちに囲まれる。私たちは路面電車に乗るだけで、その土地の日常に触れられ、溶け込めるのである。サイコーではないか。

・豊橋鉄道市内線の旅 ～日本一の急カーブとビール電車～



ここからは、僕が乗った路面電車を紹介していく。まずは、愛知県豊橋市を走る豊橋鉄道市内線だ。

今年の7月、相撲好きの僕は相撲名古屋場所を観戦するため名古屋に向かったが、豊橋で寄り道をし、乗りたかった豊橋の路面電車に乗りに行った。鉄道好きたるもの、まっすぐ目的地には向かわないものである。

豊橋駅を出て、歩道橋の階段を降りると、市内線のその名も「駅前」駅が見えた。路面電車らしい素朴な駅名である。市内線は、駅前～赤岩口の本線 4.8 kmと、途中の井原で分岐して運動公園前に至る 0.6 kmの支線がある。

待っていたのは、モ 780 形。この車両は、もともと名鉄岐阜市内線で使用されていた。ところが、2005 年に岐阜市内線は廃止になってしまい、不要になった車両を豊橋鉄道が譲り受けた。モ 780 形は、豊橋で第 2 の人生を送っているのである。

電車は豊橋市街をぐんぐん進む。乗客の層は若者からお年寄りまで幅広く、活気があるように感じられた。

道路の真ん中にある専用軌道から、線路上にもクルマが入ることができる併用軌道に入っていく。途中の東田には、乗り場のホーム(安全地帯)がない。道路の上で、電車の乗り降



りが行われるのだ。路面電車ならではの停留所と言えるだろう。

のんびり走ること約 20 分、分岐駅である井原に到着する。ここには、なんとなんと、「日本一の急カーブ」(半径 11m) が待ち構えているのだ。

左の写真がその急カーブである。あれ、日本一のわりにはあっさりしているなあ。そう思われたらどうか。しかし、このカーブ、乗ってみるとかなりエキサイティングである。車両の下回りからゴリゴリと音を出し、先頭部分を線路から大きくはみ出しながら、ドリフトするようにカッコよくターンする。

井原から運動公園前までは、1982 年に支線として、本線に遅れて開通した区間だ。本線から分岐するため、この急カーブが敷設されたのである。道路の交差点の角度に従わざるを得ない、路面電車ならではの急カーブだ。豊橋が誇る日本一だが、残念ながら乗客の中でカーブに興奮しているのは僕だけ

のようだった。

運動公園前で折り返して、井原で乗り換え、今度は赤岩口へ。赤岩口には、市内線の車庫がある。車庫には、鮮やかな青でひととき目立つ車両が。「ビール電車」である。

電車のおでこの部分には「昔ッから、決まッとる。」の文字。ビール電車は夏限定のイベント列車で、のん



びり走る電車の中でビールを飲んで、カラオケを歌い、ワイワイやっているようである。豊橋の夏の風物詩だそうだ。

ビール電車のようなイベント列車によって、ふだん電車を利用しない地元の人々に電車の良さを再発見してもらい、豊橋の市内電車がさらに活気に満ちたものになればいいな、と思った。僕は、夜の出勤に向けて車庫で休んでいるビール電車に別れを告げ、帰りの電車に乗り込んだ。

・個性あふれる路面電車たち

日本には現在、全国 19 事業者がいわゆる路面電車を走らせている。東京には、都電荒川線、東急世田谷線の 2 路線が健在だ。

僕が乗ったのは 9 路線。まだまだである。そのなかでもお気に入りの 3 路線を紹介しよう。

・伊予鉄道市内電車 (松山市)



松山の市内電車には、JR松山駅や松山市、道後温泉を結ぶ路線、市内を環状運行する路線がある。道後温泉駅は、温泉街の情緒が溢れる雰囲気の良い駅だ。有名なのは、観光列車「坊っちゃん列車」(写真)。夏目漱石が小説、坊っちゃんに記した汽車を再現している。見た目は蒸気機関車そのもの、煙も出るが、実はディーゼル機関車であり、煙は水蒸気というオチである。

・嵐電＝京福電気鉄道 (京都市)



洛西を走る嵐電は、途中下車の旅に最適。沿線には金閣寺や竜安寺といった世界遺産をはじめ、渡月橋の嵐山など、名所が多く、京都の観光には不可欠な路線と言える。のんびりと路面電車に揺られ、歴史あるお寺を巡る、気分はサイコーである。写真は、弥勒菩薩像で有名な広隆寺の前を通る嵐電。

・岡山電気軌道(岡山市)



岡山の路面電車は全長 4.7 km、日本一短い。それでも、沿線には岡山城や後樂園など名所が満載だ。また、車両もバラエティー豊富。新型低床車の MOMO や、今は無き東武日光軌道線を走った歴史の生き証人 3000 系などが、岡山の街を駆けぬける。写真は、J R ・新幹線の岡山駅をバックに 7400 形。

・路面電車は未来へ

現役の路面電車の数々を紹介したが、かつては日本国中いたるところに路面電車が走っていた。しかしモータリゼーションの波が押し寄せ、道路を走る路面電車は邪魔もの扱いされ、その多くは廃線となってしまった。現在も残る路面電車は、未来に残すべき貴重な遺産なのだ。

近年では、路面電車の価値が再注目されている。ヨーロッパでは、環境にやさしい乗り物として、路面電車を新しく建設する都市もあるそうだ。日本でも、富山市のように、路線を拡大している場所もある。

地下鉄に比べると道路から直接乗ることができる路面電車は有利だ。また、バスに比べれば定時運行できるという利点を持っている。現在残っている路面電車はこれからも活躍し続けるだろう。

新幹線や特急を降りて、愛らしい小さな路面電車に乗り換える。この旅情に満ちた風景が、いつまでも残っていてほしいと願う。

写真はすべて筆者によるものです。